Transportation Safety Board of Canada

2003-2004
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before March 31 and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2003.

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.communication.gc.ca

Catalogue No.: BT31-2/2004-III-73
ISBN: 0-660-62277-7

103-04634/

Transportation Safety Board of Canada

2003-2004 Estimates

A Report on Plans and Priorities

Camille H. Thériault
Chairperson
Transportation Safety Board of Canada

Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada

Table of Contents

Section 1: **Chairperson's Message** 1

Management Representation Statement 2

Section 2: **Raison d'être** 3

Section 3: **Planning Overview** 4

Section 4: **Plans and Priorities** 7

4.1 - Strategic Outcome 7
4.2 - Summary 7
4.3 - Detailed Priorities for 2003-2004 8
4.4 - Modern Management 11
4.5 - Government On-Line 12
4.6 - Resource Allocation 12
4.7 - Monitoring 13

Section 5: **Organization** 14

Section 6: **Additional Information** 15

Section 7: **Annexes** 16

Departmental Planned Spending 16
Net Cost of Program for the Estimates Year 17

Section 1: Chairperson's Message

Since its creation, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has established a solid reputation, nationally and internationally, as a technically skilled and professional investigative organization. The TSB is one of only a few multi-modal investigation agencies in the world, and it pursues its mandate within a framework of independence which makes it a global leader in that regard.

The TSB is committed to continuously enhancing its value to Canadians and to the world of transportation safety. The federal government's commitment to becoming more citizen-focussed, values-driven, results-oriented and dedicated to responsible spending forms the basis for ongoing improvements within the TSB.

This report portrays an organization fully engaged in a major transition. For fiscal year 2003-2004, the focal points for the TSB's activities will be the implementation of a modernized business management framework that is functional and clearly articulated, the reshaping of our products and services to better respond to stakeholder needs, and the implementation of a strategic communications program. Short term funding for the next two years, recently approved by Treasury Board Ministers for inclusion in Supplementary Estimates, will also enable the TSB to reduce its backlog of investigations and to make significant progress in the management of information.

This agenda represents an ambitious and challenging program for the Transportation Safety Board over the coming year. However, I am confident that the organization is up to meeting these challenges and that we can be counted upon to continue making an effective contribution to a safer transportation system for Canadians and globally.

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2003-2004 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Safety Board of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles and disclosure requirements contained in the *Guide to the Preparation of the 2003-2004 Report on Plans and Priorities.*

- It accurately portrays the organization's plans and priorities.
- The planned spending information in this document is consistent with the directions provided in the Minister of Finance's Budget and by Treasury Board Secretariat.
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

The reporting structure on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Executive Director

19 February, 2003
Date

Section 2: Raison d'être

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, the Canadian Transportation Agency and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline, and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The Board may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.

Section 3: Planning Overview

The TSB is largely funded by Parliament through an operating expenditures vote and, as a departmental corporation, it has authority to spend revenues received during the year. The TSB has recently received approval from Treasury Board Ministers to include a request for short term funding in the Supplementary Estimates. This short term funding (2003-2004 and 2004-2005) is intended to address workload pressures, thereby enabling the TSB to reduce its backlog of investigations and to catch-up on its information management activities (see Section 4 for more details).

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see Transport Canada Internet site at www.tc.gc.ca for details). This system is very dynamic and in a constant state of change, resulting in particular challenges for the TSB.

3.1 - Public Interest in Transportation Safety

Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the essential social and economic role that the transportation system plays in this country. New information demands have evolved in the aftermath of such accidents as the crash of Swissair Flight 111 (SR 111) near Peggy's Cove, Nova Scotia, the Via Rail train derailment in Stewiacke, Nova Scotia, the sinking of the "Lady Duck" amphibious vehicle near Gatineau, Quebec, and the December 2000 explosion of a gas pipeline compressor station in Quebec's Eastern Townships. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agencies have also increased. They have an enormous thirst for up-to-date factual information; most wish to follow closely the progress of the investigation. Given the loss they have suffered, great care must be exercised in communicating with them. The TSB also faces increasing demands for occurrence data from regulators, as well as for information through the Access to Information program, especially given the increasing trend toward litigation resulting from transportation accidents. Satisfying these evolving needs is proving to be a major challenge with existing resource levels.

The 11 September 2001 terrorist attacks in the United States have had a significant impact on transportation activities in Canada and abroad. Public confidence in the safety and security of air travel has been shaken. Concerns with terrorism have fundamentally changed how transportation security is viewed and delivered in all modes in order to ensure the personal safety of Canadians. The TSB was not directly affected by these events as its mandate focusses only on safety. Other federal government departments and agencies, such as Transport Canada and the Royal Canadian Mounted Police, are responsible for all security matters. However, the TSB faces an indirect impact due to the heightened public concern. Increased pressure is placed on the TSB to respond and quickly deploy to investigate accidents and incidents because of the underlying

preoccupations with terrorism. Although the passage of time since September 2001 has reduced this pressure, on-going terrorist activities globally and heightened world tensions continue to sustain a high level of public concern.

3.2 - Government Policy and Industry Environment

In recent years, partly as a result of government initiatives and partly in response to commercial imperatives, various changes have occurred that may influence transportation safety. Among the changes are the continued reliance on commercial interests in the transportation system to provide a safe transportation infrastructure without prescriptive regulations, and the increasing consolidation and globalization of companies. The highly competitive environment in all elements of the transportation industry and the demands by the public and shippers for an almost accident-free transportation system are also significant considerations.

3.3 - Impact of Technology on Transportation

Over the last 10 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

3.4 - Level of Activity

An average of 3,500 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see TSB Internet site at http://www.tsb.gc.ca/en/common/policies/occurrences.asp for details) using a comprehensive risk management process aimed at evaluating the consequences of operational decisions. The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Based upon these considerations, the TSB does not investigate some accidents less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction, and the TSB has come under increased public pressure to investigate more occurrences. Approximately 160 investigations are currently in progress, of which close to half are more than one year old. For a relatively small organization, the management of this backlog, combined with the sustained uptake of new cases, presents an ongoing challenge to meet the demands.

3.5 - Evolving Stakeholder Needs

Stakeholder needs evolve over time. The TSB recognizes that information derived from its stakeholders is essential if sound decisions are to be made with respect to TSB processes and products, and how they can have the greatest impact towards the enhancement of transportation safety. A survey was carried out in 2002 specifically targeting "change agents" such as regulators, operators, manufacturers and associations within the transportation sector. This survey is the first time that the TSB has sought feedback from its stakeholders in a structured manner. The results of this survey will be utilized to reshape our business in terms of our product / service mix and to refocus our communications approach.

3.6 - Increased Litigation

There are significant increases worldwide in litigation surrounding transportation accidents. Civil suits by survivors and next-of-kin are becoming common practice. Challenges to provisions of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* also occur more frequently. This results in a greater pressure and investment by the TSB in legal services and information management activities to preserve the integrity of our investigation process and of our legislation. The TSB has little choice but to respond to legal/court proceedings when it is named as a party in a case or when court orders are served to obtain TSB records.

3.7 - Human Resources

A key risk for the TSB in delivering on its priorities is related to its workforce. The TSB has already seen a significant turn-over within its management team and investigation staff. More staff departures are foreseen in the next few years as additional employees and managers retire or move on to other career opportunities. This will leave the TSB with a significant loss of corporate memory and of well experienced staff in many facets of the operations. Succession planning measures are needed to ensure that service delivery is not hampered by gaps created by the departure of these staff members.

In 2002, the TSB participated in the Public Service Employee Survey. Although the survey results were generally positive, a number of areas of concern were identified. Employees identified concerns with: workload pressures, internal communications, career development, classification and compensation, harassment and discrimination, as well as governance. If these issues are left unaddressed, the TSB could be faced with employee retention and morale problems that could detract attention and resources from the corporate priorities. The TSB therefore plans to implement specific measures to improve the work environment and employee job satisfaction.

Section 4: Plans and Priorities

4.1 - Strategic Outcome

The TSB is committed to providing Canadians with advancements in transportation safety through independent, objective and timely investigations and resulting analyses of safety failures in the federally regulated transportation system. The TSB's success will be demonstrated by:

- Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system
- Timely implementation of appropriate safety actions
- Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public
- Increased level of safety through the reduction of risk
- Effective organizational performance.

4.2 - Summary

In late 2001, the TSB initiated the development of a strategic and business planning framework. This initiative was motivated by three main factors: the requirement to function under a more structured planning and resource management framework; the resolve to strengthen internal management practices, consistent with the government's Modern Comptrollership initiative; and the imperative to define the appropriate balance between activity levels and the resource base within which the TSB must operate to successfully achieve its mandate.

This initiative resulted in the publication of a strategic plan, followed shortly thereafter by a business plan for fiscal year 2002-2003, the organization's first-ever business plan. Although recognized as being a "work in progress", focussed efforts on the plan's priorities produced many excellent results throughout the year and established a solid foundation for further improvements in subsequent years. The articulation of a priorities and resource planning cycle adapted to TSB needs, the execution of a formalized stakeholder needs analysis, the creation of a performance measurement structure, focussed training for investigative staff to improve the quality and timeliness of TSB safety products, and the integration of workplace and human resource issues into day-to-day management deliberations are just a few indicators of progress achieved during the past fiscal year.

Significant advances have been made on a variety of fronts over the past 18 months, accomplished largely through the internal reallocation of priorities and resources within the current resource base and much hard work by many. The organization is clearly on the

right path. Nevertheless, TSB's resources, both financial and human, continue to be a major focal point within the organization. A permanent increase of $1 million to the TSB's annual budget, beginning in fiscal year 2002-2003 was valuable in contending with several pressing resource issues. The recent approval by Treasury Board Ministers of short term financial resources for the next two fiscal years to address specific projects will also assist greatly in further addressing spending pressures that have been building over the last several years. However, a common understanding of the longer term balance between allocated resources and the activity levels required to ensure the TSB is successfully achieving its mandate has not been achieved. The articulation of such a balance remains a critical element of management's focus in the first half of this planning year.

Fiscal year 2002-2003 was a transitional year in which much of the work was developmental. Therefore, the plans and priorities for fiscal year 2003-2004 are focussed to a greater degree upon implementation and beginning the measurement of outcomes. The seven priorities are described briefly in the following paragraphs. All of them are motivated by the overriding objectives of finding ways to enhance the TSB's relevancy and contribution to transportation safety in Canada and internationally and of continuously strengthening the organization from within.

4.3 - Detailed Priorities for 2003-2004

4.3.1 To implement the key elements of a planning and resource management framework.

A fully defined business planning framework will be implemented this year with activities and milestones timed to coincide with the government's resource planning cycle. Three new management tools, performance measurement, internal audit planning and a risk management framework, will be employed for the first time. Clearly this will be a learning experience for the TSB and adjustments will be required in fiscal year 2004-2005 and beyond as the framework matures. The TSB will also focus on developing, in collaboration with the Treasury Board Secretariat, an assessment of the required balance between allocated resources and the activities essential for successful achievement of the TSB's mandate in the future.

The TSB will be seeking short term incremental funds in the Supplementary Estimates for fiscal year 2003-2004 to address capital asset rust-out issues. This new funding will enable the TSB to replace key assets that are essential to enable investigators for the effective delivery of the TSB mandate.

4.3.2 To reshape the TSB's product and service mix based upon the results of the stakeholder needs analysis.

The stakeholder needs analysis conducted in fiscal year 2002-2003 provided important insights into how key decision makers in the transportation system perceive the TSB's contribution to the advancement of transportation safety. The focus of activities under this priority will be to convert that information into a products/services mix that responds more effectively to the stated needs of our stakeholders. Current outputs will be modified as necessary, new ones will be developed, and a strategic communications plan will be developed along with a more active outreach program.

4.3.3 To improve the quality and timeliness of TSB products.

The timeliness of TSB investigations, reports and safety products has always been recognized as a critical measure of the organization's relevancy and effectiveness. It has also been acknowledged for some time as being an area where improvements are required. Reinforcing the case for action, timeliness has been identified by the Chairman of the TSB as being an issue of immediate concern for him. The elements that comprise a vibrant, responsive and technically sound investigation process and the subsequent transfer of safety information and knowledge to other parties for action are numerous. Their interrelationship is often complex. A consistent application of investigative methodologies, guidelines, policies and practices to achieve high quality TSB safety products requires constant attention. Training, technical currency, streamlined processes, and the judicious application of limited resources are essential to success and are specifically targeted under this priority.

Treasury Board ministers have recently approved the inclusion of short term funding requests in the Supplementary Estimates of the next two fiscal years to help the TSB reduce its backlog of investigations in progress. The proposed investment will enable the TSB to reduce the backlog from 160 investigations to 100 and improve the mean time in process by 10% (approximately 60 days) by the end of fiscal year 2004-2005, with an objective to do even better. As part of a broader human resources strategy, staff hired with these incremental resources will be viewed as potential replacements for staff expected to depart over the next two to three years. These resources will also permit current, more experienced staff to contribute to a full range of longer-term initiatives to improve performance in future, which includes training, quality assurance and development of modern tools and procedures to aid investigative staff. This investment will also enable the TSB to significantly reduce the backlog of Class 3 unpublished reports.

4.3.4 To establish the department as a learning organization.

The success of the TSB depends, in large part, on the dedication and skills of its employees. The organization cannot be successful without recruiting, training, developing and retaining highly motivated and qualified individuals. The core of the TSB business line is very technical, thereby posing a special challenge in an age of rapidly evolving and expanding technologies. At the same time, the organization cannot function without a team of knowledgeable employees in all of the specialty areas such as financial services, human resources, communications, information technology and management, data analysis, human performance, and legal services, to name but a few. Therefore, the establishment of a comprehensive departmental learning plan, encompassing training and development, is essential and is, once again this year, identified as a stand-alone priority. Activities this year include implementation of the employee and manager orientation programs and the development of multi-year learning plans based upon both organizational and individual requirements. In the longer term, this activity will be subsumed as an ongoing element within annual departmental human resources planning.

4.3.5 To ensure a responsive workplace atmosphere within the department.

The principal formal mechanism for defining workplace issues within the TSB was the Public Service Employee Survey conducted in 2002. Participation in this survey by TSB employees was encouragingly high, identifying a variety of issues that must be addressed. Many of the issues parallell those identified across the Public Service while others appear to be unique to the TSB. Follow up activities in the last quarter of fiscal year 2002-2003 have identified a number of areas upon which the department will focus in this year's plan and in subsequent years. These activities will be characterized by a broader framework of collaboration and consultation between management, employees and union representatives in the definition of priorities and the formulation of solutions.

4.3.6 To implement required changes to the governance structure.

A review of the governance structure of the TSB was undertaken in fiscal year 2002-2003. The requirement for this review was seen as twofold. The first desired outcome was to clarify the decision making processes within the TSB. The second was to equip all TSB managers with the tools they require to successfully assume their responsibilities and accountabilities within a management model that delegates to the lowest possible level. The focus of this year's plan is to finalize and implement the resulting model.

4.3.7 To renew the management of information within the TSB.

The collection, analysis, presentation and transfer of information and knowledge is the essence of the TSB's mandate. Without sound information practices, consistently applied across the organization and supported by current business applications, the organization's

full potential and value will not be achieved. A comprehensive formal assessment of TSB's current capacity in this area over the past year has clearly made the case for priority activity in the information management area.

More detailed information, including specific initiatives, are described in the TSB 2003-2004 Business Plan available on the TSB web site at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp .

4.4 - Modern Management

Modern Comptrollership is one of the Government's key priorities focussed on the sound management of public resources and effective decision-making. It provides for better performance information, sound risk management and appropriate control systems. Modern Comptrollership also reinforces values and ethics and improves the Government's accountability to Parliament and to Canadians.

The first step towards implementing Modern Comptrollership within the TSB consisted of a self-assessment of our current management practices against thirty-three criteria of sound organizational management. The report, issued in March 2002, identified a number of areas of the management framework where important changes are needed in order to achieve a state of modern comptrollership. The Capacity Assessment report is available on the TSB website at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp .

Understanding the importance and the value of modernizing management practices and the risks to the organization if strong comptrollership capabilities are not entrenched in daily operations, the TSB senior management committee identified priorities for action and integrated Modern Comptrollership activities and projects in the departmental 2002-2003 Business Plan. Good progress and results have been made in the areas of planning, resource management and managerial commitment. In 2003-2004, the TSB will carry-on its work towards the implementation of Modern Comptrollership using a similar set of priorities, once again fully integrated in the annual Business Plan. The Modern Comptrollership priorities for 2003-2004 are identified in the 2003-2004 Business Plan available on the TSB web site at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp. The TSB is also committed and actively involved in working with other departments and agencies on Modern Comptrollership innovation projects.

The recent tabling in Parliament of legislative changes to modernize the management of human resources in the Public Service will have a significant impact on the TSB. Although it is too early to articulate specific departmental plans on the modernization of human resources, staff are currently reviewing the potential implications in order to prepare for the development of an action plan soon after the new legislation is approved by Parliament.

4.5 - Government On-Line

In 2002-2003, the TSB redesigned its web site and achieved full compliance with the common look and feel requirements. Work was also undertaken in partnership with Transport Canada. That work was to improve the quality of TSB data, improve the mechanism by which we share the data with Transport Canada, and contribute to the construction of the Transport Canada safety data warehouse project. The objective of the partnership project is to eventually provide easier access to transportation safety data for the public. A more detailed Government on-line plan was developed to improve the TSB's on-line presence. However, this plan was temporarily set aside due to other higher operational priorities and lack of adequate resources. For fiscal year 2003-2004, we anticipate being able to continue with the partnership project with Transport Canada, but not initiate significant work against our own Government on-line plan.

4.6 - Resource Allocation

The following table summarizes the human and financial resources allocated to the seven departmental priorities for 2003-2004 and to the on-going day-to-day operations.

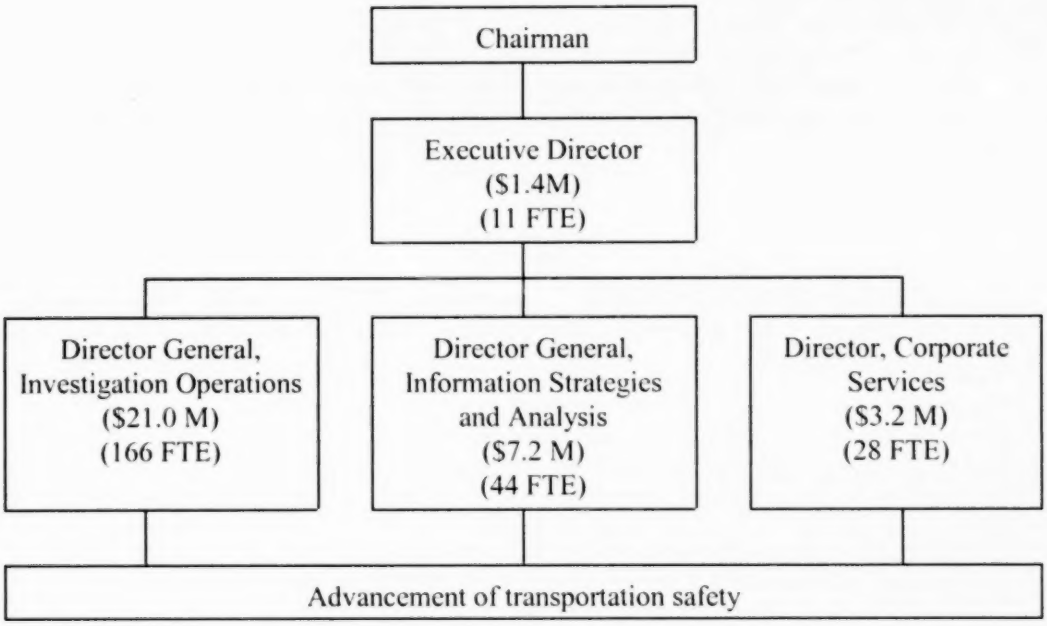
#	Priorities	FTEs	Budget ($000)
1	Planning and Resource Management Framework	1	$ 1,093
2	Reshaping Products and Services	0.5	$ 178
3	Improving Quality and Timeliness	13	$ 2,225
4	Learning Organization		$ 1,353
5	Responsive Workplace		$ 170
6	Governance		$ 35
7	Management of Information	1.5	$ 503
	On-Going Activities	233	$ 27,283
TOTAL		**249**	**$ 32,840**

4.7 - Monitoring

The TSB has developed a detailed Business Plan which describes the 2003-2004 priorities in greater detail. Resources are allocated to specific initiatives, responsibilities are clearly defined, and time lines are well defined (see TSB web site at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp). Progress against the Business Plan will be continuously monitored and reported to the TSB senior management committee on a quarterly basis. Senior management champions will also be required to provide regular updates on the priorities for which they are responsible. Progress will be measured in a comprehensive manner at year-end and results will be reported in the Departmental Performance Report. As noted before, the TSB will also implement a balanced score card performance management framework during 2003-2004. This new tool will assist TSB management to measure results and progress towards the achievement of its strategic outcome.

Section 5: Organization

The TSB's Planning, Reporting and Accountability Structure identifies a single business line: the advancement of transportation safety. The Chairman, assisted by the Executive Director and three senior managers, is responsible for all activities associated with this business line.



Section 6: Additional Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB's Internet site at www.tsb.gc.ca or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

telephone: (819) 994-3741

facsimile: (819) 997-2239

Section 7: Annexes

Departmental Planned Spending

(thousands of dollars)	Forecast Spending 2002-2003*	**Planned Spending 2003-2004**	Planned Spending 2004-2005	Planned Spending 2005-2006
Budgetary Main Estimates (gross)	24,766	**25,713**	25,714	25,714
Adjustments **	7,717	**4,119**	3,262	1,054
Net Planned Spending	32,483	**29,832**	28,976	26,768
Plus: Cost of services received without charge	3,015	**3,008**	3,008	3,008
Net Cost of Program	35,498	**32,840**	31,984	29,776

Full-Time Equivalents	230	**249**	249	235

*: Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year. Includes incremental costs of $3,126,000 for the investigation of the Swissair flight 111 accident, $1,249,000 for short term resource pressures, $1,698,000 for collective bargaining adjustments, $406,000 for Modern Comptrollership initiatives, $118,000 for the investigation of the Lady Duck accident, $68,000 for the spending of proceeds from the disposal of surplus assets and the carry forward of previous years surplus in the amount of $1,052,000.

**: Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates, and include transfers from Treasury Board Votes and Supplementary Estimates.

The current TSB reference levels as stated in the Main Estimates are approximately $25.7 million. Over the three year planning period these reference levels will increase by $1 million on a permanent basis. This increase relates to incremental funding requested by the TSB to deal with program integrity issues. In 2003-2004 and 2004-2005 additional short term adjustments are also planned through Supplementary Estimates to deal with specific resource pressures. Additional short term funding is requested to reduce the backlog of investigations, catch-up on information management and address capital asset rust-out issues.

Net Cost of Program for the Estimates Year

(thousands of dollars)	**Total**
Net Planned Spending	29,832
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,700
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	1,221
Workers' compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	27
Audit services provided by the Office of the Auditor General	60
	3,008
2003-2004 Net Cost of Program	32,840

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2003-2004

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaire

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le Budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2003.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS9

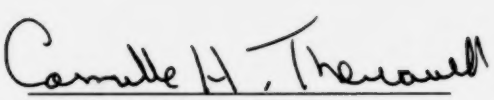
Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.communication.gc.ca

No de catalogue : BT31-2/2004-III-73
ISBN 0-660-62277-7

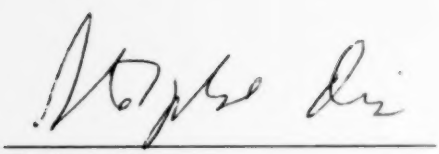
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2003-2004

Un rapport sur les plans et les priorités



Camille H. Thériault
Président
Bureau de la sécurité des transports du Canada



Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Table des matières

Section 1 : **Mot du président** 1

Déclaration de la direction 2

Section 2 : **Raison d'être** 3

Section 3 : **Survol de la planification** 4

Section 4 : **Plans et priorités** 8

4.1 - Résultat stratégique 8
4.2 - Résumé 8
4.3 - Détails des priorités pour 2003-2004 9
4.4 - Gestion moderne 12
4.5 - Gouvernement en direct 13
4.6 - Répartition des ressources 14
4.7 - Surveillance 14

Section 5 : **Organisation** 15

Section 6 : **Autres renseignements** 16

Section 7 : **Annexes** 17

Dépenses prévues de l'organisme 17
Coût net du programme pour l'année budgétaire 18

Section 1 : Mot du président

Depuis sa création, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) s'est bâti une solide réputation, au point de vue national et international, en tant qu'organisme d'enquête professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares organismes d'enquête multi-modal dans le monde. Il s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un leader mondial à cet égard.

Le BST vise à améliorer sans cesse sa valeur aux yeux des Canadiens et de la communauté de la sécurité des transports. Pour ce faire, le BST se fonde sur l'engagement du gouvernement fédéral de se concentrer sur les citoyens, d'être guidé par des valeurs, de mettre l'accent sur les résultats et de gérer les dépenses de façon judicieuse.

Le présent rapport fait état d'un organisme pleinement engagé dans une transition importante. Au cours de l'année financière 2003-2004, le BST se concentrera sur la mise en oeuvre d'un cadre fonctionnel et clairement articulé de planification stratégique et de gestion opérationnelle, la re-définition de nos produits et services afin de mieux répondre aux besoins des clients, et la mise en oeuvre d'un programme de communications stratégiques. Les fonds à court terme, récemment approuvés par les Ministres du Conseil du Trésor pour inclusion dans les Budgets supplémentaires, permettront au BST de réduire l'accumulation d'enquêtes en cours et d'effectuer des progrès importants dans la gestion de l'information.

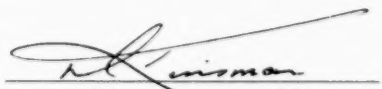
Ceci représente un agenda ambitieux et exigeant pour le Bureau de la sécurité des transports au cours de la prochaine année. Toutefois, je suis confiant que l'organisme est en mesure de relever ces défis et que l'on peut compter sur nous afin de continuer à contribuer efficacement à l'amélioration de la sécurité du système des transports pour les Canadiens et globalement.

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2003-2004 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncées dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2003-2004* :

- Il décrit fidèlement les plans et priorités de l'organisation.
- Les données sur les dépenses prévues qu'il renferme respectent les consignes données dans le budget du Ministre des Finances et par le Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Le document est complet et exact.
- Il se fonde sur de bons systèmes d'information et de gestion ministérielle.
- La structure de rapport sur laquelle s'appuie le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.



Directeur exécutif

le 19 février 2003

Date

Section 2 : Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports).* Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'assurer qu'il n'y ait aucun conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et d'identifier les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Section 3 : Survol de la planification

Le BST est principalement financé au moyen d'un crédit de dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les recettes perçues au cours de l'année. Le BST a récemment reçu l'approbation des Ministres du Conseil du Trésor d'inclure une demande pour des fonds à court terme dans les Budgets supplémentaires. Ces fonds à court terme (2003-2004 et 2004-2005) sont destinés à atténuer des pressions quant à la charge de travail, permettant ainsi au BST de réduire l'accumulation d'enquêtes en cours et de se rattraper dans les activités de gestion de l'information (voir la section 4 pour plus de détails).

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien très vaste et complexe (voir le site Internet de Transports Canada à www.tc.gc.ca pour plus de détails). Ce réseau est fort dynamique et en perpétuel changement, ce qui présente des défis particuliers pour le BST.

3.1 - L'intérêt du public pour la sécurité des transports

La sécurité des transports a toujours été une question d'intérêt public au Canada en grande partie à cause du rôle social et économique essentiel que joue le réseau de transport au pays. De nouvelles demandes de renseignements ont découlé d'accidents comme l'écrasement du vol 111 de la Swissair (SR 111) près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), le déraillement d'un train de Via Rail à Stewiacke (Nouvelle-Écosse), le naufrage du véhicule amphibie « LADY DUCK » près de Gatineau (Québec), et l'explosion d'une station de compression d'un gazoduc en décembre 2000 dans les Cantons de l'Est, au Québec. Les médias s'attendent à une couverture sur place, en temps réel, 24 heures sur 24. Les attentes des proches des victimes à l'endroit des organismes d'enquête sont également plus grandes. En effet, ils ont une énorme soif d'information factuelle à jour, et la majorité d'entre eux veulent suivre de près le déroulement de l'enquête. Le BST doit faire preuve de beaucoup de tact lorsqu'il communique avec les proches des victimes. Le nombre de demandes de renseignements sur les accidents de la part des organismes de réglementation, ainsi que le nombre de demandes de renseignements par le biais du programme d'accès à l'information, a augmenté, surtout étant donné la tendance à intenter des poursuites par suite d'accidents de transport. En fait, répondre à ces demandes de plus en plus nombreuses représente un véritable défi, compte tenu des ressources actuelles.

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont eu d'importantes répercussions sur les activités de transport au Canada et ailleurs. La confiance du public dans la sécurité des voyages aériens a été ébranlée. Ces événements ont modifié de manière fondamentale la façon dont la sécurité des transports est perçue et est mise en oeuvre dans tous les modes afin d'assurer la sécurité personnelle des Canadiens. Le BST n'a pas été touché directement par ces événements car son mandat se concentre seulement

sur la sécurité. D'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, comme Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada, sont responsables de ces questions. Toutefois, le BST a ressenti des répercussions indirectes en raison du niveau de préoccupation élevé de la part du public. Le BST a fait face à des pressions accrues pour répondre et dépêcher rapidement du personnel afin d'enquêter sur des accidents et des incidents dus aux préoccupations accrues envers le terrorisme. Avec le temps écoulé depuis septembre 2001 les pressions se sont atténuées, mais les activités terroristes incessantes autour du monde ainsi que les tensions mondiales accrues continuent de soutenir un niveau de préoccupation élevé au sein du public.

3.2 - Politique gouvernementale et milieu sectoriel

Depuis quelques années, en raison en partie d'initiatives gouvernementales et en partie en réponse aux impératifs commerciaux, divers changements se sont produits qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des transports. Parmi ces changements, mentionnons la dépendance accrue sur les intérêts commerciaux au sein du secteur des transports afin de fournir une infrastructure sécuritaire sans règlement normatif, et la fusion et la mondialisation au sein de l'industrie. L'environnement très compétitif dans tous les éléments du secteur des transports et les demandes du public et des transporteurs pour un réseau de transport presque exempt d'accidents sont d'importantes considérations.

3.3 - Incidence de la technologie sur les transports

Au cours des 10 dernières années, le rythme des percées technologiques dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est en grande partie attribuable aux importants perfectionnements apportés aux ordinateurs et à la technologie électronique, au développement de nouveaux matériaux et à leur application au sein de l'industrie des transports. Les répercussions de ces innovations se font sentir dans tous les modes de transport, et bien que bon nombre d'entre elles permettent aux enquêteurs d'accomplir leur travail de façon plus efficace, elles rendent également les enquêtes et les analyses de la sécurité beaucoup plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des défaillances au niveau de l'interface humain-machine.

3.4 - Niveau d'activité

Plus de 3 500 événements de transport sont signalés chaque année, conformément aux exigences de déclaration fédérales. Le BST décide d'enquêter ou non aux termes de sa Politique de classification des événements (voir le site internet du BST à l'adresse http://www.bst.gc.ca/fr/common/policies/occurrences.asp pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences de décisions opérationnelles. Le principal critère sur lequel repose la décision de mener ou non une enquête est si celle-ci est susceptible de réduire les risques auxquels sont

exposés les personnes, les biens et l'environnement. Les ressources limitées contraignent le BST à ne pas faire enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même lorsque ces accidents ont entraîné des pertes de vie. Dans certains cas, ceci a occasionné une réaction publique défavorable, et le BST est de plus en plus soumis aux pressions du public. Environ 160 enquêtes sont présentement en cours, dont près de la moitié datent de plus d'un an. La gestion de cet arriéré, combinée avec l'ouverture de nouvelles enquêtes, présente un défi continu pour un organisme relativement petit.

3.5 - Évolution des besoins des clients

Les besoins des clients évoluent avec le temps. Le BST reconnaît que l'information obtenue de ses clients est essentielle à la prise de décision concernant les produits et services du BST, et comment ils peuvent avoir le plus grand impact envers la promotion de la sécurité des transports. Un sondage a été effectué en 2002 auprès des "agents de changement" tels que les autorités réglementaires, les opérateurs, les manufacturiers et les associations au sein du secteur des transports. Ce sondage est la première occasion où le BST sollicite une rétroaction de ses clients de manière structurée. Les résultats de ce sondage seront utilisés afin de redéfinir notre approche en termes de mélange produits / services et de re-cibler notre approche de communications.

3.6 - Augmentation des poursuites

Il y a d'importantes augmentations au niveau mondial des poursuites concernant les accidents de transport. Des poursuites civiles par les survivants et les proches deviennent pratique courante. Les contestations de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transports et de la sécurité des transports* sont de plus en plus fréquentes. Ceci résulte en des pressions et des investissements croissants par le BST dans les services juridiques et les activités de gestion de l'information afin de préserver l'intégrité de notre processus d'enquête et de notre loi. Le BST n'a d'autre choix que de répondre aux procédures juridiques et aux tribunaux lorsqu'il est nommé comme partie dans un litige ou lorsqu'un tribunal émet un mandat pour l'obtention de documents du BST.

3.7 - Ressources humaines

Dans la réalisation de ses priorités, le BST doit faire face à un risque important : le maintien de son effectif. Le BST est déjà aux prises avec un roulement important au sein de son équipe de gestion et du personnel d'enquête. D'autres départs de personnel sont prévus au cours des prochaines années lorsque certains employés et gestionnaires prendront leur retraite ou poursuivront d'autres opportunités de carrières. Ceci laissera le BST avec une perte importante de mémoire corporative et de personnel chevronné dans plusieurs facettes des opérations. Des mesures de planification de la succession doivent être prises de façon à ce que le départ de ces employés ne laisse pas d'écarts dans la

prestation de services.

En 2002 le BST a participé au sondage des employés de la Fonction publique. Bien que les résultats furent généralement positifs, un certain nombre de préoccupations ont été identifiées. Les employés ont exprimé des préoccupations concernant : la charge de travail, les communications internes, le développement de carrière, la classification et la rémunération, le harcèlement et la discrimination, ainsi que la gouvernance. Si ces préoccupations sont laissées sans réponse, le BST pourrait faire face à des problèmes de maintien des effectifs et de moral qui pourraient détourner l'attention et les ressources des priorités corporatives. Le BST prévoit donc mettre en oeuvre des mesures précises pour améliorer le milieu de travail et la satisfaction des employés au travail.

Section 4 : Plans et priorités

4.1 - Résultat stratégique

Le BST s'engage à promouvoir la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes et d'analyses indépendantes, impartiales et en temps opportun des manquements à la sécurité dans le réseau des transports réglementé par le gouvernement fédéral. Le succès du BST sera démontré par :

- l'accroissement et la justification de la confiance du public dans la sécurité du réseau des transports;
- la mise en œuvre opportune de mesures de sécurité pertinentes;
- l'accroissement de la sensibilisation aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public;
- le niveau de sécurité amélioré grâce à une réduction des risques;
- un rendement organisationnel efficace.

4.2 - Résumé

Vers la fin 2001, le BST a entrepris le développement d'un cadre de planification stratégique et d'activités. Cette initiative fut motivée par trois facteurs principaux : la nécessité d'opérer dans un cadre de planification et de gestion des ressources plus structuré; la détermination de renforcer les pratiques de gestion internes de manière cohérente avec l'initiative gouvernementale sur la modernisation de la fonction contrôleur; et la nécessité de définir l'équilibre approprié entre les niveaux d'activités et les ressources de base au sein desquelles le BST doit opérer afin de remplir son mandat avec succès.

Cette initiative a mené à la publication d'un plan stratégique, suivi d'un plan d'activités pour l'année financière 2002-2003; soit le tout premier plan d'activités de l'organisme. Malgré qu'il fut reconnu qu'il s'agissait d'un "travail en cours", des efforts concentrés sur les priorités de ce plan ont produit plusieurs résultats de qualité tout au long de l'année et ont établi une base solide pour d'autres améliorations au cours des prochaines années. L'articulation de priorités et d'un cycle de planification des ressources adapté aux besoins du BST, l'exécution d'une analyse formelle des besoins des clients, la création d'un cadre de mesure du rendement, la formation ciblée pour les enquêteurs afin d'améliorer la qualité et la ponctualité des produits de sécurité du BST, ainsi que l'intégration des questions reliées au milieu de travail et aux ressources humaines dans les discussions quotidiennes de la gestion sont quelques uns des signes qui démontrent les progrès réalisés au cours de la dernière année financière.

D'importants progrès ont été réalisés sur plusieurs fronts au cours des derniers 18 mois

grâce à la ré-affectation des priorités et des ressources au sein de notre base et au travail ardu de plusieurs. L'organisation est clairement sur la bonne voie. Par contre, les ressources financières et humaines du BST continuent d'être un élément de préoccupation important au sein de l'organisation. Une augmentation permanente d'un million de dollars au budget annuel du BST, à compter de l'année financière 2002-2003, fut très utile afin de contrecarrer plusieurs pressions budgétaires importantes. L'approbation récente par les Ministres du Conseil du Trésor de ressources à court terme pour les deux prochaines années financières afin d'adresser des projets précis aidera aussi grandement à atténuer les pressions qui ont été accumulées au cours des dernières années. Toutefois, nous n'avons pas encore atteint un niveau de compréhension commune de l'équilibre à long terme nécessaire entre les ressources disponibles et les niveaux d'activités afin d'assurer que le BST remplisse pleinement son mandat. L'articulation de cet équilibre demeure un des éléments critiques sur lesquels la gestion doit se pencher pendant la première moitié de l'année de planification.

L'année financière 2002-2003 fut une année de transition au cours de laquelle une grande partie du travail fut axé sur le développement. En conséquences, les plans et priorités pour l'année financière 2003-2004 sont principalement axés sur la mise en oeuvre et le début des mesures du résultats. Les sept priorités sont décrites brièvement dans les paragraphes qui suivent. Toutes ces priorités sont fondées sur les objectifs ultimes d'améliorer la pertinence et la contribution du BST envers la sécurité des transports au Canada et à travers le monde, et de continuer à renforcer l'organisation de l'intérieur.

4.3 - Détails des priorités pour 2003-2004

4.3.1 Mettre en oeuvre les éléments clés d'un cadre de planification et de gestion des ressources.

Un cadre de planification bien défini sera mis en oeuvre cette année. Les activités et étapes seront synchronisées afin de coïncider avec le cycle de planification du gouvernement. Trois nouveaux outils de gestion, soit: la mesure des résultats, la vérification interne et un cadre de gestion des risques, seront utilisés pour la première fois. Ceci sera une expérience d'apprentissage pour le BST et des rajustements seront requis en 2004-2005 et par la suite alors que le cadre prendra racine. Le BST se concentrera également sur le développement, en collaboration avec le Secrétariat du Conseil du Trésor, d'une évaluation de l'équilibre requis entre les ressources disponibles et les activités essentielles pour remplir avec succès le mandat du BST dans les années à venir.

Le BST demandera des fonds additionnels à court terme dans les Budgets supplémentaires pour l'année financière 2003-2004 afin d'adresser des problèmes de désuétude des immobilisations. Ces nouveaux fonds permettront au BST de remplacer

des pièces d'équipement clés qui sont essentielles afin de permettre aux enquêteurs d'exécuter leur travail efficacement.

4.3.2 Redéfinir le mélange de produits et services du BST en fonction des résultats de l'analyse des besoins des clients.

L'analyse des besoins des clients effectuée pendant l'année financière 2002-2003 a fourni un aperçu important sur la manière dont les principaux preneurs de décision au sein du secteur des transports perçoivent la contribution du BST envers la promotion de la sécurité des transports. Les activités sous cette priorité se concentreront sur la conversion de cette information en un mélange de produits et services qui corresponds plus efficacement aux besoins énoncés par nos clients. Les produits actuels seront modifiés au besoin, de nouveaux produits seront développés, et un plan de communication stratégique sera développé en conjonction avec un programme de promotion plus actif.

4.3.3 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST.

La ponctualité des enquêtes, des rapports et des produits de sécurité du BST a toujours été reconnue comme un indicateur critique de la pertinence et de l'efficacité de l'organisation. Nous avons aussi reconnu depuis un certain temps qu'il s'agit d'un secteur où des améliorations sont nécessaires. De plus, le Président a identifié la ponctualité comme étant une préoccupation immédiate pour lui. Il y a plusieurs éléments qui composent un processus d'enquête vibrant, ouvert et techniquement valide ainsi que le transfert subséquent des informations et des connaissances en matière de sécurité à d'autres intervenants pour action. Leurs inter-relations sont souvent complexes. Une application constante des méthodes d'enquête, des lignes directrices, des politiques et des pratiques afin de créer des produits de sécurité de haute qualité requiert une attention constante. La formation, le maintien des compétences techniques, les processus rationalisés et l'application judicieuse des ressources limitées sont essentiels au succès et sont directement visés par cette priorité.

Les Ministres du Conseil du Trésor ont récemment approuvé l'inclusion de demandes de fonds à court terme dans les Budgets supplémentaires pour les deux prochaines années afin d'aider au BST à réduire l'accumulation d'enquêtes en cours. L'investissement proposé permettra au BST de réduire l'accumulation de 160 enquêtes à 100 et d'améliorer le temps moyen en cours de 10% (soit environ 60 jours) d'ici la fin de l'année financière 2004-2005, tout en visant à faire encore mieux. Dans le cadre d'une stratégie des ressources humaines plus vaste, le personnel embauché au moyen de ces ressources additionnelles sera perçu comme remplaçant potentiel pour les employés qui prévoient partir au cours des deux à trois prochaines années. Ces ressources permettront aussi au personnel plus expérimenté déjà en place de contribuer à une gamme d'initiatives à plus long terme afin d'améliorer le rendement futur, soit la formation, le contrôle de la qualité et le développement d'outils et procédures modernes pour aider les enquêteurs. Cet

investissement permettra aussi au BST de réduire considérablement le nombre de rapports de classe 3 qui n'ont pas été publiés.

4.3.4 Établir l'organisation comme organisation d'apprentissage.

Le succès du BST dépend en grande partie du dévouement et des habiletés de ses employés. L'organisation ne peut réussir sans recruter, former, développer et maintenir des individus hautement motivés et compétents. Le noyau du travail du BST est très technique, représentant donc un défi particulier dans un âge technologique qui évolue et grandit rapidement. Au même moment l'organisation ne peut pas fonctionner sans une équipe d'employés connaissant dans tous les domaines de spécialisation tels que les services financiers, les ressources humaines, les communications, les technologies de l'information, la gestion de l'information, l'analyse des données, la performance humaine et les services juridiques, pour n'en nommer que quelques uns. L'établissement d'un plan d'apprentissage ministériel détaillé, incluant la formation et le développement, est donc essentiel et constitue encore cette année une priorité distincte. Les activités de cette année incluront la mise en oeuvre des programmes d'orientation des employés et des gestionnaires et le développement de plans d'apprentissage pluri-annuels basés à la fois sur les besoins organisationnels et individuels. À plus long terme, cette activité sera intégrée comme élément normal de la planification annuelle des ressources humaines pour l'organisation.

4.3.5 Assurer une ambiance réceptive dans le milieu de travail au sein de l'organisation.

Le mécanisme formel principal pour définir les préoccupations dans le milieu de travail au sein du BST est le sondage des employés de la Fonction publique de 2002. La participation élevée des employés du BST à ce sondage est un signe encourageant. Le sondage a permi d'identifier une variété de préoccupations qui doivent être adressées. Plusieurs des préoccupations sont similaires à celles qui ont été identifiées à travers l'ensemble de la Fonction publique alors que d'autres semblent uniques au BST. Les activités de suivi pendant le dernier quart de l'année financière 2002-2003 ont permi d'identifier un certain nombre de secteurs sur lesquels l'organisation se concentrera dans les plans de cette année et des années subséquentes. Ces activités seront caractérisées par un cadre de collaboration et de consultation plus vaste entre la gestion, les employés et les représentants syndicaux afin de définir les priorités et formuler des solutions.

4.3.6 Mettre en oeuvre les modifications nécessaires à la structure de gouvernance.

Une revue de la structure de gouvernance du BST a été entreprise pendant l'année financière 2002-2003. Deux raisons ont motivé cette revue. Premièrement, on désire clarifier les processus de prise de décision au sein du BST. Deuxièmement, on désire outiller tous les gestionnaires du BST afin qu'ils puissent assumer leurs responsabilités et

leur imputabilité avec succès au sein d'un modèle de gestion où l'on délègue au niveau le plus bas possible. L'objectif du plan de cette année est de finaliser et mettre en oeuvre le modèle qui résulte de cette revue.

4.3.7 Renouveler la gestion de l'information au sein du BST.

La cueillette, l'analyse, la présentation et le transfert de l'information et des connaissances constituent l'essence même du mandat du BST. Sans des pratiques saines, appliquées de manière consistante à travers l'organisation et appuyées par des systèmes d'affaires courants, l'organisation ne peut pas atteindre son plein potentiel et sa pleine valeur. Au cours de la dernière année une évaluation exhaustive et formelle de la capacité actuelle du BST en ce domaine a clairement démontré la nécessité d'établir la gestion de l'information comme activité prioritaire.

Plus de détails, incluant les initiatives précises, sont disponibles dans le Plan d'activités 2003-2004 du BST qui est accessible sur le site internet du BST au http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp .

4.4 - Gestion moderne

La modernisation de la fonction contrôleur est une des priorités du gouvernement visant la bonne gestion des ressources publiques et la prise de décision efficace. Elle facilite l'obtention de meilleure information sur les résultats, la bonne gestion des risques et des systèmes de contrôle appropriés. La modernisation de la fonction contrôleur renforce également les valeurs et l'éthique et améliore l'imputabilité du gouvernement envers le Parlement et les Canadiens.

La première étape de la modernisation de la fonction contrôleur au sein du BST fut une auto-évaluation de nos pratiques de gestion courantes par rapport à trente-trois critères de bonne gestion organisationnelle. Le rapport de cette évaluation publié en mars 2002 a identifié un certain nombre d'éléments du cadre de gestion où des changements importants étaient requis afin d'atteindre un niveau de gestion moderne. Le rapport d'évaluation des capacités est disponible sur le site internet du BST au http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp .

Le comité de haute direction du BST a compris l'importance et la valeur de moderniser ses pratiques de gestion, ainsi que les risques pour l'organisation si des capacités de gestion robustes n'étaient pas implantées dans les activités quotidiennes. La gestion a donc identifié des priorités et intégré les activités et projets de modernisation de la fonction contrôleur dans le plan d'activités ministériel 2002-2003. De bons progrès et résultats ont été atteints dans les domaines de la planification, la gestion des ressources et l'engagement de la gestion. En 2003-2004, le BST continuera son travail de mise en

oeuvre de la modernisation de la fonction contrôleur en utilisant un ensemble de priorités semblables, encore une fois pleinement intégrées au plan d'activités annuel. Les priorités 2003-2004 pour la modernisation de la fonction contrôleur sont identifiées dans le plan d'activités 2003-2004 disponible sur le site internet du BST au http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp . Le BST est aussi engagé et activement impliqué avec d'autres ministères et organismes dans des projets d'innovation en matière de modernisation de la fonction contrôleur.

Le dépôt récent au Parlement de changements législatifs afin de moderniser la gestion des ressources humaines au sein de la Fonction publique aura un impact important sur le BST. Malgré qu'il soit trop tôt pour articuler des plans ministériels précis pour la modernisation des ressources humaines, le personnel examine présentement les implications possibles afin de se préparer pour le développement d'un plan d'action tôt après l'adoption des nouvelles lois par le Parlement.

4.5 - Gouvernement en direct

En 2002-2003, le BST a redessiné son site internet et atteint le niveau de pleine conformité aux exigences communes d'apparence et de manipulation. Du travail a aussi été entrepris avec Transports Canada afin d'améliorer la qualité des données du BST, améliorer les mécanismes par lesquels nous partageons les données avec Transports Canada, et contribuer à la construction du projet d'entrepôt de données de sécurité de Transports Canada. L'objectif de ce projet de partenariat est d'éventuellement permettre un accès plus facile pour le public aux données sur la sécurité des transports. Un plan Gouvernement en direct plus détaillé a été développé afin d'améliorer la présence en direct du BST. Toutefois, ce plan a été temporairement mis de côté dû à d'autres priorités opérationnelles plus importantes et à un manque de ressources adéquates. Pour l'année financière 2003-2004, nous prévoyons continuer le partenariat avec Transports Canada et ne pas entreprendre de travail majeur par rapport à notre propre plan Gouvernement en direct.

4.6 - Répartition des ressources

Le tableau suivant résume la répartition des ressources humaines et financières allouées à chacune des sept priorités ministérielles pour 2003-2004, ainsi qu'aux activités quotidiennes continues.

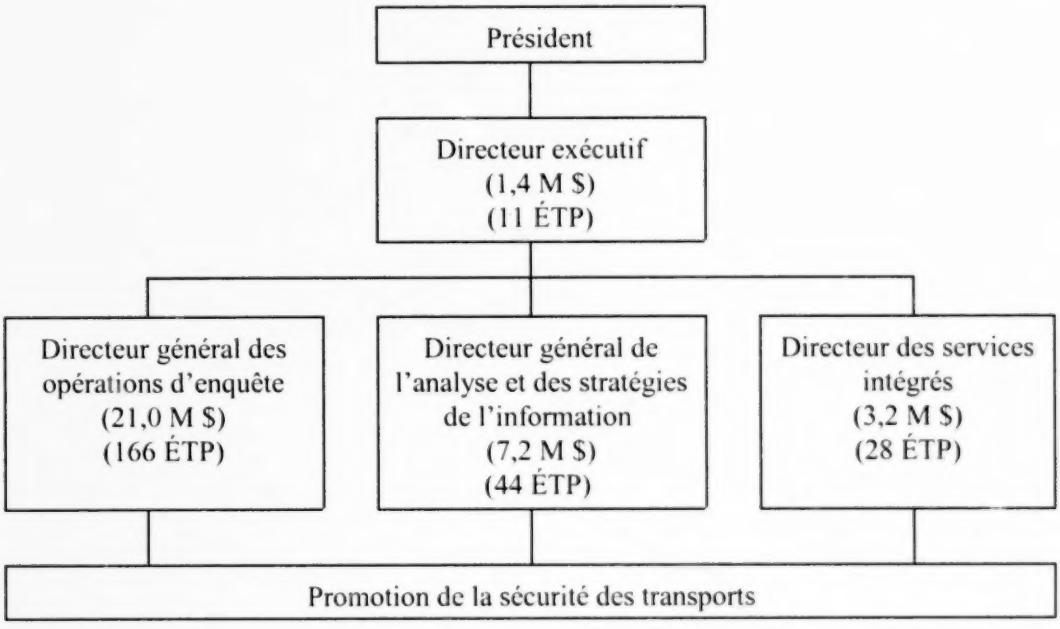
#	Priorités	ÉTPs	Budget ($000)
1	Planification et cadre de gestion des ressources	1	$ 1 093
2	Redéfinir les produits et services	0.5	$ 178
3	Améliorer la qualité et la ponctualité	13	$ 2 225
4	Organisation d'apprentissage		$ 1 353
5	Milieu de travail réceptif		$ 170
6	Gouvernance		$ 35
7	Gestion de l'information	1.5	$ 503
	Activités quotidiennes	233	$ 27 283
TOTAL		**249**	**$ 32 840**

4.7 - Surveillance

Le BST a développé un plan d'activités détaillé qui décrit les priorités 2003-2004 en de plus amples détails. Les ressources sont allouées à des initiatives précises, les responsabilités sont clairement définies, et les échéanciers sont bien établis (voir le site internet du BST au http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp). Les progrès par rapport au plan d'activités seront contrôlés et rapportés au comité de haute direction du BST sur une base trimestrielle. Les champions de la haute direction feront également rapport régulièrement sur les priorités pour lesquelles ils sont responsables. Les progrès seront mesurés de manière exhaustive à la fin de l'année et les résultats seront publiés dans le Rapport ministériel sur le rendement. Tel qu'indiqué plus tôt, le BST effectuera également la mise en oeuvre en 2003-2004 d'un cadre de gestion du rendement basé sur le tableau de bord. Ce nouvel outil aidera la gestion du BST à mesurer les résultats et les progrès envers l'atteinte du résultat stratégique escompté.

Section 5 : Organisation

La structure de planification, de rapport et de responsabilisation du BST comprend un seul secteur d'activité : la promotion de la sécurité des transports. Le Président, secondé du Directeur exécutif et de trois cadres supérieurs, est responsable de toutes les activités associées à ce secteur d'activité.



Section 6 : Autres renseignements

D'autres renseignements sont également affichés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au www.bst.gc.ca. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239

Section 7 : Annexes

Dépenses prévues de l'organisme

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2002-2003*	**Dépenses prévues 2003-2004**	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	24 766	**25 713**	25 714	25 714
Rajustements**	7 717	4 119	3 262	1 054
Dépenses nettes prévues	32 483	**29 832**	28 976	26 768
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 015	**3 008**	3 008	3 008
Coût net du programme	35 498	**32 840**	31 984	29 776

Équivalents temps plein	230	**249**	249	235

* Ces chiffres sont les meilleures prévisions sur le total des dépenses prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprennent les coûts supplémentaires de 3 126 000 $ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair, 1 249 000 $ pour des pressions budgétaires à court terme, 1 698 000 $ pour des rajustements dus aux nouvelles conventions collectives, 406 000 $ pour des initiatives de modernisation de la fonction contrôleur, 118 000 $ pour l'enquête sur le naufrage du Lady Duck, 68 000$ pour les dépenses des revenus de la vente des actifs excédentaires et le report des surplus de l'exercice précédent au montant de 1 052 000 $.

** Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des autorisations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des crédits du Conseil du Trésor et des budgets supplémentaires.

Les niveaux de référence courants du BST tels qu'indiqués dans le Budget principal des dépenses s'élèvent à près de 25,7 millions de dollars. Au cours de la période de planification de trois ans ces niveaux de référence augmenteront de façon permanente d'un montant d'un million de dollars. Cette augmentation est reliée à la demande de fonds additionnels par le BST pour pallier à des questions d'intégrité du programme. En 2003-2004 et en 2004-2005 des rajustements à court terme sont aussi prévus par l'entremise des Budgets supplémentaires afin de répondre à des pressions budgétaires précises. Des fonds additionnels à court terme sont demandés afin de réduire l'accumulation d'enquêtes en cours, de se rattraper en matière de gestion de l'information et d'adresser des problèmes de désuétude des immobilisations.

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues	29 832
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 700
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 221
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	27
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale du Canada	60
	3 008
Coût net du programme pour 2003-2004	32 840